

MOBILITÄT

BRUCHSALMORGEN
WIE SOLL SICH UNSERE STADT ENTWICKELN?

MOBILITÄT

BRUCHSALMORGEN

AUSSTELLUNGS-
ERÖFFNUNG

MOBILITÄT

WOHNEN

VERSORGUNG

NATUR & UMWELT

ARBEIT & BILDUNG

MITEINANDER LEBEN

KULTUR & FREIZEIT

HEIMAT

BÜRGER
FORUM

1 MAI

13 MAI

17 JUNI

8 JUL

29 JUL

16 SEP

16 SEP

7 OKT

29 OKT

7 NOV

HEIMATABENDE

PLÄNE UND KONZEPTE ZUR STADTENTWICKLUNG
1. MAI BIS 1. DEZEMBER IM CAFÉ HIMMLISCH

STADTGESPRÄCH + AUSSTELLUNG

MOBILITÄT

Wir alle wollen sicher ankommen.

Mobilität ist ein Qualitätskriterium für die Erreichbarkeit Bruchsal als Lebensraum und Wohnstadt. Der Verkehrs-Entwicklungsplan VEP ist das Planungsinstrument für die Optimierung aller Verkehrsmittel und die Förderung eines verträglichen Miteinanders im Verkehr.

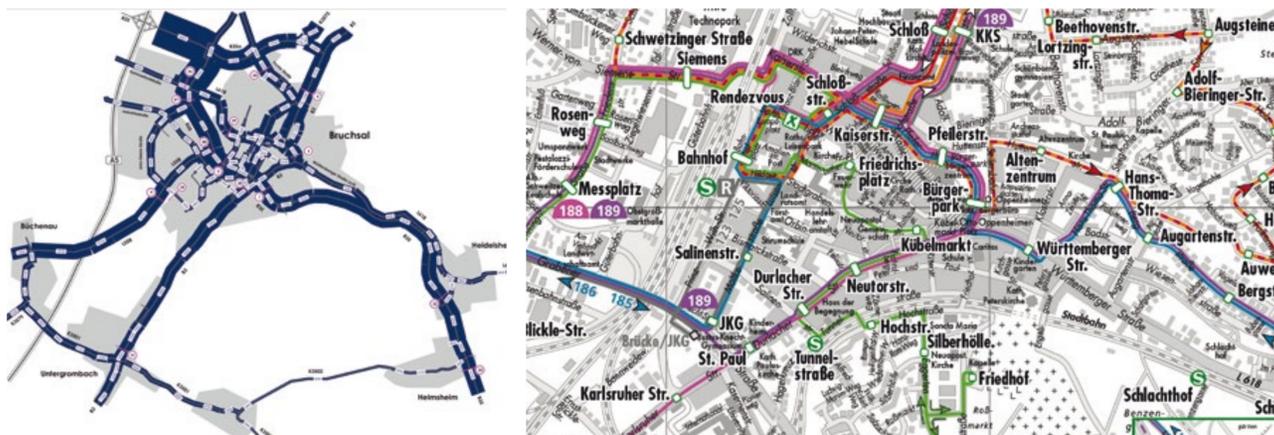
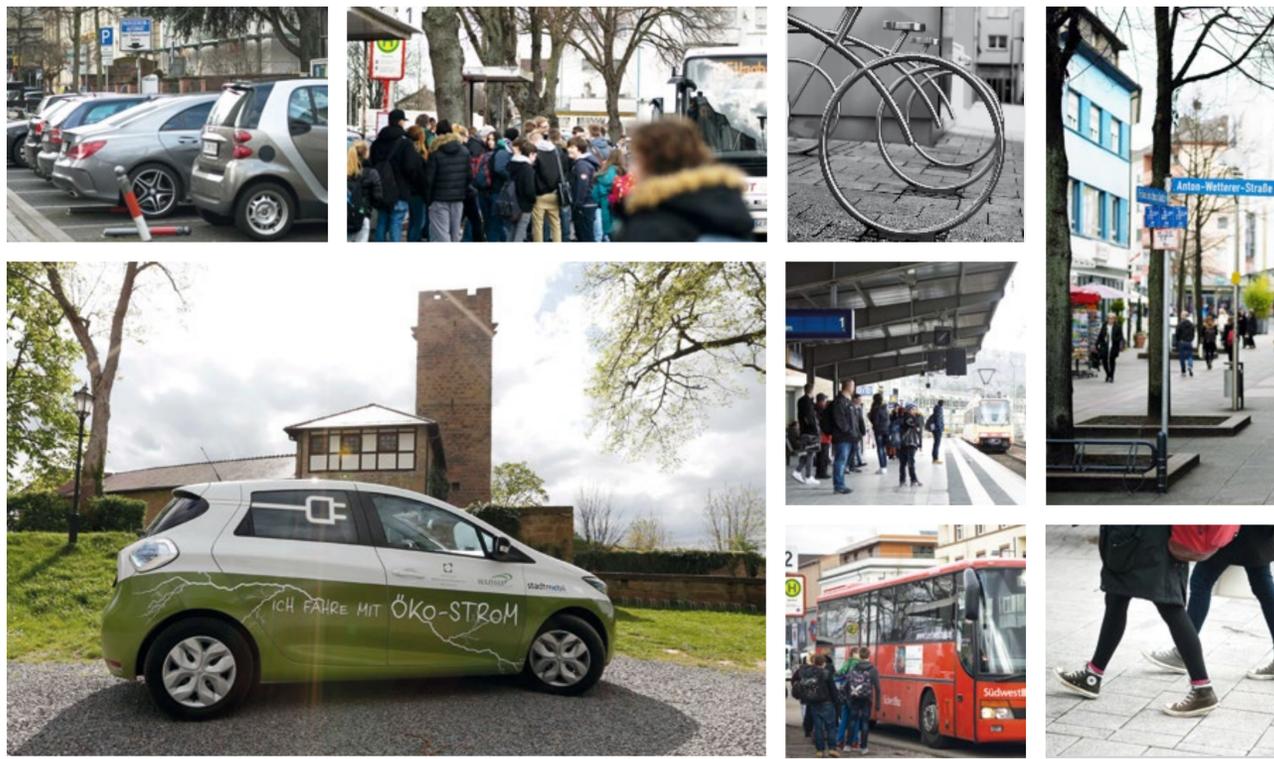
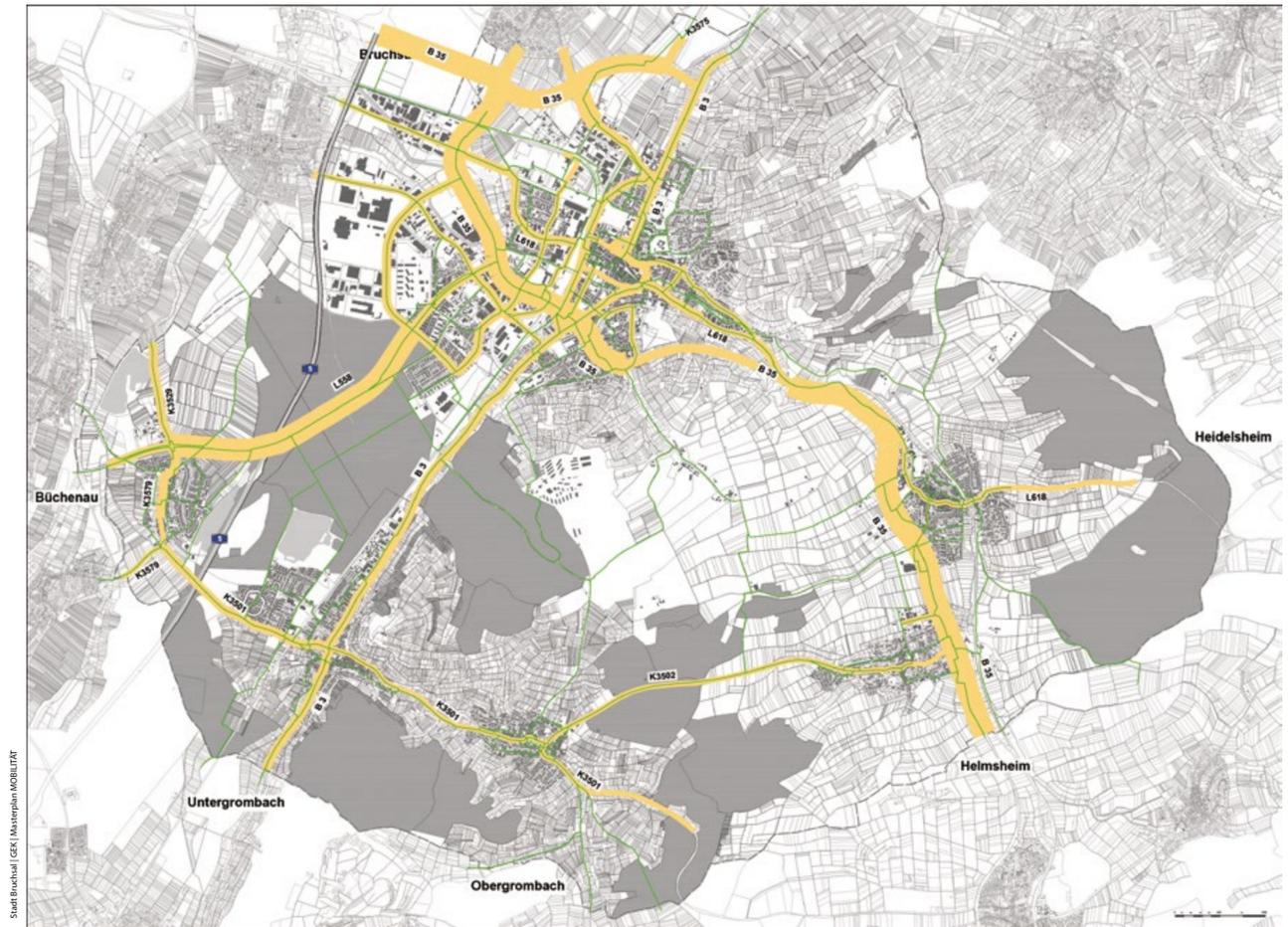


Foto | 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12 Andreas Melzer | 1, 2, 5, 13, 14 Stadt Bruchsal | 6 ZeoZweiFrei unterwegs |



Stadt Bruchsal | GSK | Masterplan MOBILITÄT



Für welche Verkehrsteilnehmer soll der Straßenraum verbessert werden?

BRUCHSAL MIT DEM AUTO MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR MIV

VON ARNO BERNT

Die zunehmende Verkehrsverdichtung in der Innenstadt führt an bestimmten Knotenpunkten zu Staus, zu Umweltbelastung, Luftverschmutzung, Lärm, Parksuchverkehr und einer eingeschränkten Verkehrssicherheit.

Wie können wir die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten?

- Lösungsansätze könnten folgende Maßnahmen sein:
- Wegweisung „außen herum“ (über B35a-L556-B35)
 - Nord- und Ost-Ast B 35 weiterverfolgen
 - Ausbau und Ertüchtigung der B35:
 - Ausbau Kreuzung B3/B35 „Prinz Max“, Baubeginn 2015/16
 - Neubau der B 35-Brücke über das Bahnhofs-Areal in den nächsten 10 Jahren
 - Ausbau der Knoten mit L 558 und Schnabel-Henning-Straße
 - Entlastung der B 35 durch Beseitigung des Bahnübergangs bei der Holzindustrie
 - Verbesserung der Verkehrsabläufe auch innerhalb des Innenstadtrings
 - Ausbau ÖPNV (Stadtbus)
 - Förderung des Fahrradverkehrs durch Radwegekonzept
 - Lärmaktionsplan
 - Parkleitsystem

Im Stadt-Leitbild 2020 steht: „Ein umwelt- und stadtrträglicher Verkehr wird gefördert. Der motorisierte Individualverkehr wird durch geeignete Maßnahmen, die sich an umwelt- und stadplanerischen Erfordernissen orientieren, gelenkt.“

ENTWICKLUNG

| 1996 erster ökologischer VEP | 2001 erste Fortschreibung VEP
| 2013 zweite Fortschreibung VEP

AUFENTHALTSQUALITÄT IN DER INNENSTADT ERHÖHEN PARKRAUMKONZEPT

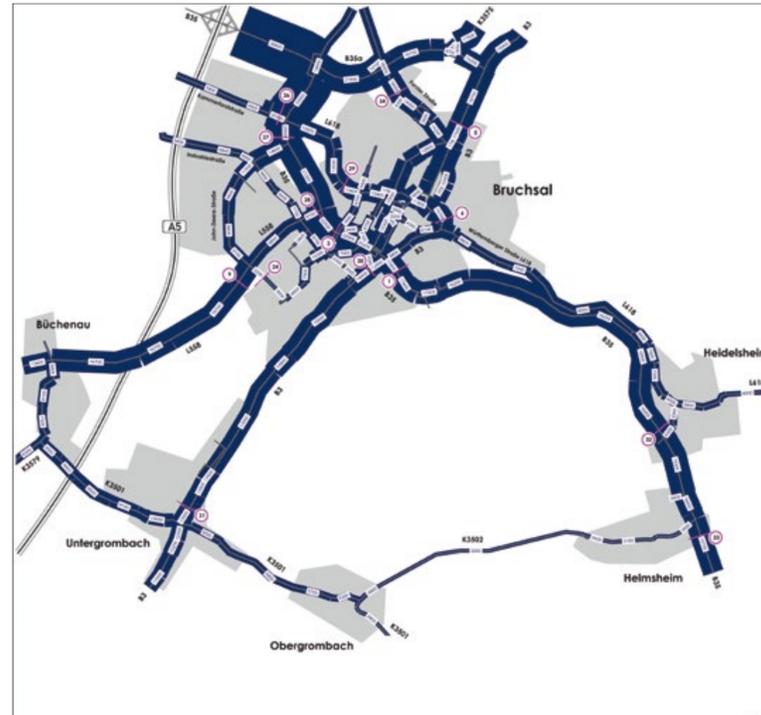
VON ARNO BERNT UND CHARLOTTE KLINGMÜLLER

Bruchsal hat als Mittelstadt, die für das Umland ein vielfältiges Angebot an speziellen Produkten und Dienstleistungen zur Verfügung stellen soll, noch mehr als andere Kommunen das Problem, dass viele Menschen mit dem Auto in die Stadt fahren wollen. Sie möchten einerseits das Zentrum mit seinen Läden und Dienstleistern möglichst direkt und bequem erreichen, andererseits möchten sie innerhalb der Einkaufszonen ungestört bummeln und schätzen die Aufenthaltsqualität autofreier Plätze. Dieser Zielkonflikt erfordert eine schlüssige Konzeption für Verkehrsführung und Parkierung. Dabei sollen Fahrräder, Rollstühle und Anlieger Vorrang haben.

Wie können wir für die Innenstadtbesucher das Parkproblem befriedigend lösen?

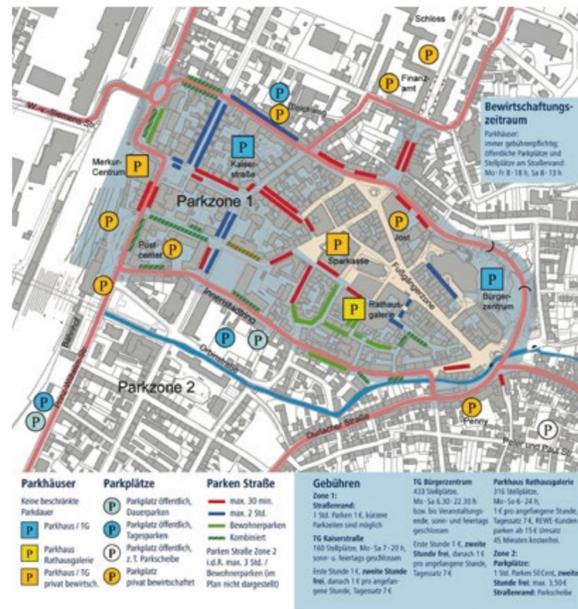
Da jeder Verkehrsteilnehmer als Kunde spätestens kurz vor dem Laden zum Fußgänger wird, ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung Voraussetzung für die Belebung des Einzelhandels in der Innenstadt. Um diesen Konflikt zu lösen, wurde im Frühjahr 2010 ein Parkkonzept für städtische Parkierungsanlagen und Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausgearbeitet:

- Die Stadt ist in zwei Parkzonen unterteilt.
- Es gibt Parkhäuser für längeres Parken.
- Es gibt Parkplätze und Parken am Straßenrand für kürzeres Parken, 30 Minuten bis 3 Stunden. Je näher der Fußgängerzone ist, desto mehr Kurzzeitparkplätze.
- Parkplatz Osbinstraße und Parkplatz Bleichweg werden in den nächsten Jahren ausgebaut.



Verkehrsmengen 2011, KFZ pro Tag | Quelle 1) Verkehrsentwicklungsplan 2. Fortschreibung 2013 2) Mobilitätshebung 2012

Parkzonen 1 und 2 in der Innenstadt



Ökologischer Verkehrsentwicklungsplan VEP-Fortschreibung, Übergeordnetes Straßennetz, Bestand
Legende zur Karte: Quadrat= Ampelanlagen, Dreieck = Fußgänger Signalanlage, Kreis = Kreisverkehr



BRUCHSAL MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN ÖFFENTLICHER PERSONEN NAHVERKEHR — ÖPNV

VON ARNO BERNT

Zum ÖPNV (öffentlicher Personen-Nahverkehr) gehören der Schienenverkehr, bestehend aus S-Bahn Rhein-Neckar, Regionalbahnen und Stadtbahn, das Regionalbus-Netz und das Stadtbus-Netz. Außerdem Taxen und Anruf-Sammel-Taxi (AST). Das Angebot ist vielfältig, aber auch aufgrund der unterschiedlichen Anbieter und Tarife nicht einfach zu erfassen. Das führt zur Frage:

Wie kann der öffentliche Nahverkehr in Zuverlässigkeit, Kundenfreundlichkeit, Erreichbarkeit und Umweltfreundlichkeit verbessert werden?

Lösungsansätze sind:

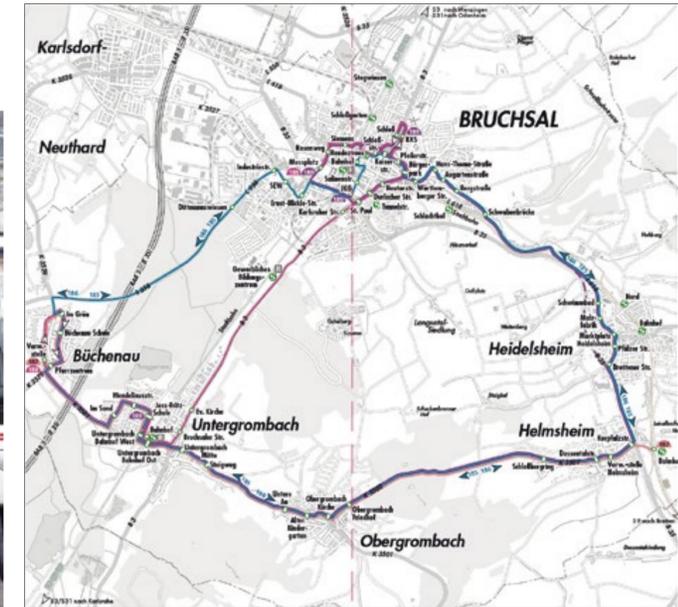
- Ausbau der Regionalbus-Linie 123/125 in 2014: Durchbindung, Taktverdichtung, Schnellbusse
- Optimierung des Stadtbus-Systems durch die Einbindung von Nachbargemeinden, zum Beispiel Karlsdorf-Neuthard, Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebszeiten und die Erschließung von bisher „vernachlässigten“ Bereichen wie Untergrombach (B3), Gewerbegebiete
- Verbesserung der Haltestellenausstattung (Einstieghöhen, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten)

Im Stadt-Leitbild steht: „Die Stadt Bruchsal baut umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsarten weiter aus und sichert damit die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Das Stadtbussystem wird als Verkehrsmittel erhalten und zur Vernetzung der Stadtteile weiterentwickelt.“

ENTWICKLUNG

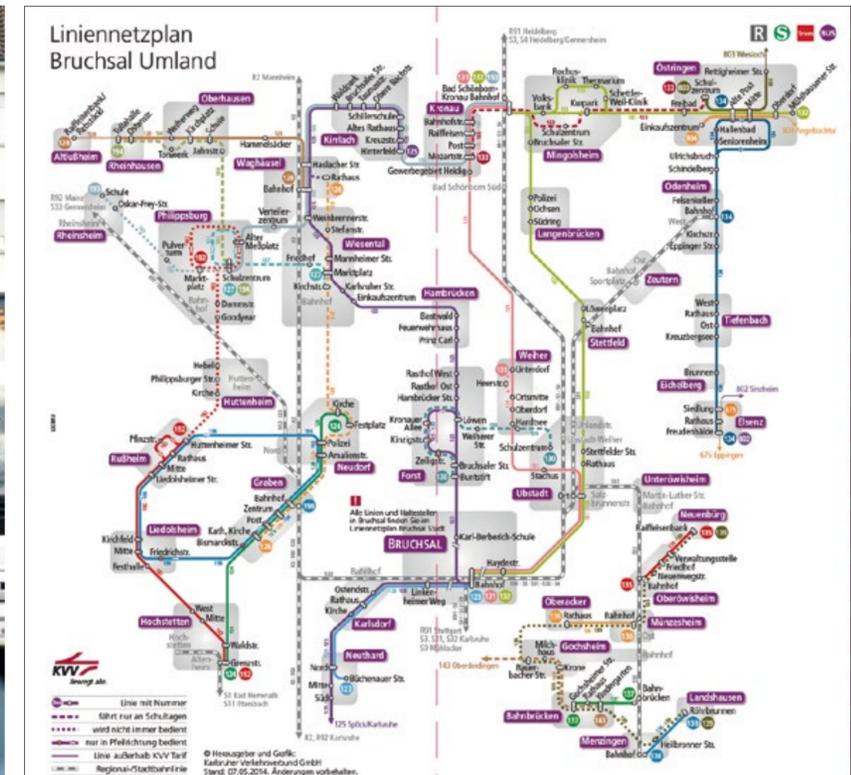
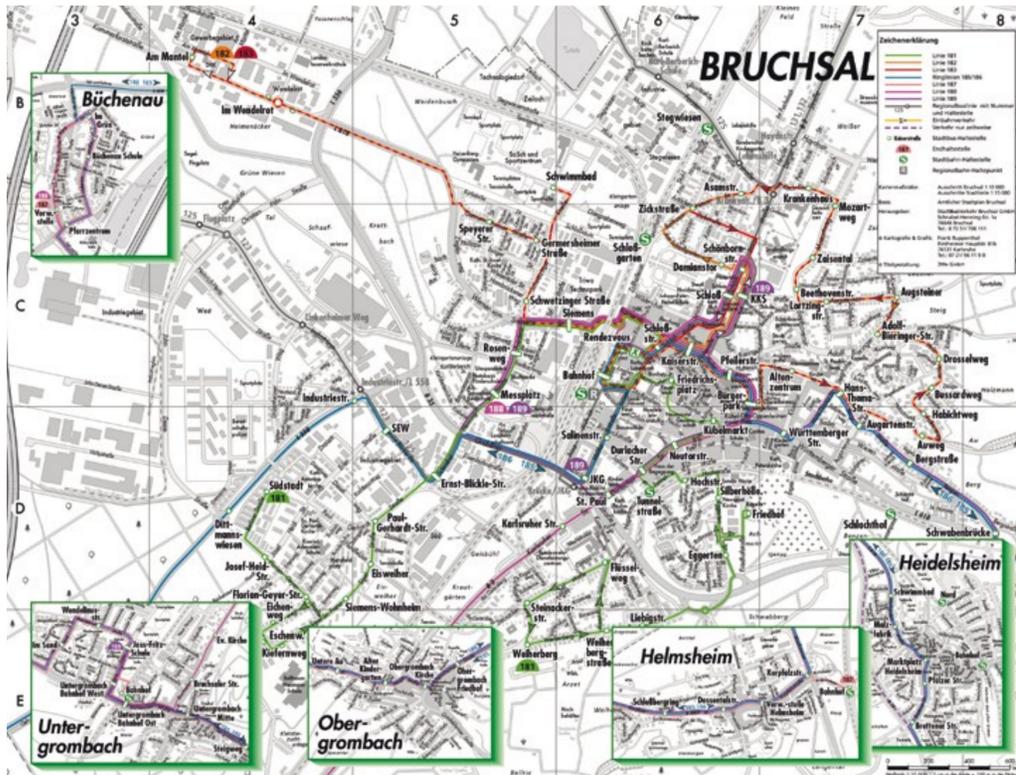
- | 1994 Stadtbahn Inbetriebnahme
- | 2000 Stadtbus startet
- | 2013 Projekt Stadtbahnausschleifung durch die Innenstadt scheidet an Wirtschaftlichkeit
- | 2014 als Ersatz wird Regionalbus-Linie 123/125 verbessert

Quellen | Karten der Stadtbusgesellschaft



Linien Netzplan Bruchsal Umland

Stadtbustlinienplan



BRUCHSAL MIT DEM FAHRRAD | RADVERKEHRS-KONZEPT

VON ARNO BERNT UND BERTHOLD HAMBSCH

Die zunehmende Verdichtung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt hat dazu geführt, dass das Fahrradfahren unsicherer und unattraktiver geworden ist. Was fehlt, sind ein durchgängiges Fahrradwegenetz, eine weitergehende Infrastruktur und ausreichend sichere Abstellanlagen.

Es gibt drei Typen von Fahrradfahrern mit verschiedenen Ansprüchen an die Radwege-Infrastruktur:

- Der geübte Radler, der auf Tempo und Vorankommen bedacht ist, will freie Fahrt und bevorzugt ein zügiges Fahren auf der Fahrbahn.
- Der sich unsicher führende, langsam fahrende Radler wünscht sich einen eigenen, von der Straße getrennten Radweg.
- Der Ausflugsfahrer, meist Tourist, will eine Fahrradrouten, die durch die Natur führt und Sehenswürdigkeiten bietet. Das führt zur Frage:

Wie können wir möglichst viele BürgerInnen dazu bewegen, mit dem Fahrrad zu fahren?

Ein Radwege-Konzept wird derzeit vom Büro PGV entwickelt und sieht folgende Maßnahmen vor:

- Schaffen eines Haupttrouten-Achsenkreuzes: Schließen von Lücken in der Nord-Süd- sowie der Ost-West-Achse
- Aufbau eines feingliedrigen, gesamtstädtischen Netzes von Radwegen für den Alltags- und Freizeitverkehr
- Qualitative Verbesserung der Infrastruktur durch sichere Abstellanlagen, Boxen, Luftfüllstationen und andere Serviceangebote

Im Stadt-Leitbild 2020 steht: „Die Fuß- und Radwege-Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und Stadtteilen werden vervollständigt.“ Im Umweltbericht wird vorgeschlagen, den Anteil von Radfahrern am Gesamtaufkommen von 10% auf 15% anzustreben.

ENTWICKLUNG

- | 1996 erster ökologischer VEP
- | 2001 erste Fortschreibung VEP
- | 2013 zweite Fortschreibung VEP
- | 2014 Radverkehrskonzept beauftragt
- | 2015 GR Beschluss des Konzeptes geplant

Quellen | 1) Radverkehrskonzept, beauftragt 2014 2) VEP zweite Fortschreibung 2013 3) 2012 Mobilitätsstudie, telefonische repräsentative Umfrage



BRUCHSAL ZU FUSS | FUSSWEGESYSTEM

VON ARNO BERNT UND BERTHOLD HAMBSCH

Fußgänger in Bruchsal finden heute folgende Situation vor:

Die Hauptziele für Fußgänger sind teilweise nur auf Umwegen zu erreichen (Barriere Bahngleis), an Ampeln gibt es lange Wartezeiten, die Orientierung ist nicht ausreichend. Hinzu kommen schwierige Querungen von Hauptverkehrsstraßen und schmale, nicht mobilitätsgerechte Gehwege sowie fehlende Bordsteinabsenkungen.

Wie wird Bruchsal für Fußgänger bequemer und sicherer?

Der Verkehrsentwicklungsplan VEP schlägt folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegeverbindungen vor:

- Verbesserung der Orientierung durch ein Fußgängerleitsystem durch eine Kombination von Informationsstelen auf allen zentralen Plätzen der Innenstadt, Masten und wegweisenden Schildern im Frühjahr 2015
- Das Schloss soll über den Schönbornplatz besser an die Innenstadt angeschlossen werden.
- Der Fußgängertunnel am Bahnhof soll zur Bahnstadt West hin verlängert werden (geplant 2020).
- Gehwege sollen durch Absenkung der Bordsteine sukzessive behindertengerecht gemacht werden.
- Querungsiseln sollen geschaffen und die Ampelschaltung optimiert werden, um Wartezeiten zu verkürzen.
- Schmale Gehwege sollen verbreitert und das Parken auf Gehwegen eingeschränkt werden.
- Es werden für weitere Schulen sog. Schulwegpläne erarbeitet, die den SchülerInnen den sichersten Weg zur und von der Schule weisen. Es werden hierin u.a. Gefahrenstellen gekennzeichnet, die nicht beseitigt werden können. Schulwegpläne können über www.bruchsal.de aufgerufen werden.

Im Stadt-Leitbild 2020 steht: „Ein umwelt- und stadtverträglicher Verkehr wird gefördert.“
...Die Fuß- und Radwege-Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und Stadtteilen werden vervollständigt.
...Die Anliegen der Menschen mit Behinderung werden bei öffentlichen Planungsmaßnahmen gezielt berücksichtigt.“

ENTWICKLUNG

- | 1988 Bau der Fußgängerzone
- | 1996 erster ökologischer VEP
- | 2001 erste Fortschreibung VEP
- | 2013 zweite Fortschreibung VEP
- | 2015 Umsetzung Fußgängerleitsystem

Quellen 1) VEP Fortschreibung 2013 2) Unfallstatistiken der Polizei

BARRIEREN ABBAUEN | INKLUSION VON MENSCHEN MIT HANDICAP

VON ALEXANDRA GEIDER

Die selbstbestimmte Teilhabe am täglichen Leben gestaltet sich für mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf Rollstuhl, Rollator bzw. Gehhilfen angewiesen sind, aber auch für Personen mit Kinderwagen oftmals schwierig. Meist sind alltägliche Erledigungen davon abhängig, ob Supermarkt, Arztpraxen und Geschäfte barrierefrei zugänglich sind.

Wie können wir den in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen helfen, sich im Alltag selbstständig zu bewegen?

Barrieren erkennen heißt: Barrieren abbauen. Barrierefreiheit hilft allen.

„...denn jede Barriere ist eine zu viel“ – so lautet das Motto der Agenda 21 Arbeitsgruppe. Um vor allem den mobilitätseingeschränkten Personen ein Hilfsmittel an die Hand zu geben, erstellte die AG die Broschüre 'Barrierefrei durch Bruchsal – Wegweiser für Menschen mit und ohne Handicap'.

Die Broschüre gibt Auskunft über barrierefreie Läden, Arztpraxen, Behörden und andere Einrichtungen in Bruchsal. Dafür wurden mehr als 700 Einrichtungen in Bruchsal und seinen Stadtteilen erfasst. Die Broschüre soll auch Ansporn dafür sein, bei Neuplanungen oder Veränderungen Barrieren so weit wie möglich zu vermeiden.

Im Stadt-Leitbild 2020 steht: „Behindertengerechte Stadt ausbauen: Bruchsal entwickelt sich weiter zu einer behindertengerechten Stadt. Die Anliegen der Menschen mit Behinderung werden bei öffentlichen Planungsmaßnahmen gezielt berücksichtigt.“

ENTWICKLUNG

- 2010 Gründung der Arbeitsgruppe Menschen mit und ohne Handicap, Lokale Agenda 21 in Bruchsal
- 2015 erstmalige Herausgabe des Wegweisers „Barrierefrei durch Bruchsal“

Quelle | www.bruchsal.de/agenda21



VERKEHRSLÄRM SENKEN LÄRMAKTIONSPLAN

VON THOMAS BECKER

Die Lärmbelästigung durch den Verkehrslärm ist heute in Bruchsal ein schwerwiegendes Problem. Schon bei einem Lärmpegel von 70 Dezibel tagsüber und 60 Dezibel in der Nacht beginnt für den Menschen eine ernstzunehmende Gesundheitsgefährdung.

Als Umgebungslärm wird der zumeist von Flugzeugen, Kraftfahrzeugen und Schienenverkehr verursachte Lärm in Wohngebieten verstanden. Von der Europäischen Union wurde deshalb 2002 eine Umgebungslärmrichtlinie erlassen. Diese Richtlinie wurde 2006 in deutsches Recht übersetzt. Zuständig für die Erstellung eines Lärminderungsplans sind die Gemeinden.

Wie können wir den durch den Verkehr entstehenden Lärmpegel spürbar senken?

Der erste Schritt zu einem Lärminderungsplan ist die Erfassung und Kartierung der Lärmbelastung in einem Wohngebiet. Nach erfolgter Kartierung werden die Möglichkeiten zur Minderung des Verkehrslärms ermittelt und aufgezeigt:

- 30er Zone
- Flüsterasphalt
- Schalldichte Fenster

Dieser Teil des Lärminderungsplans soll unter Beteiligung der Öffentlichkeit entstehen.

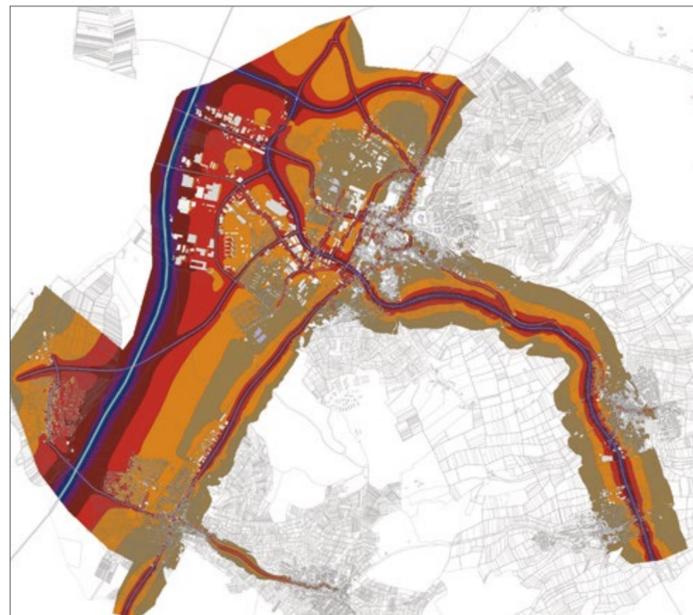
Im Stadt-Leitbild 2020 ist das Ziel der Reduzierung der Lärmbelastung für die Bürger bereits formuliert. Es heißt dort: „Durch die Erstellung von Lärminderungsplänen und den daraus resultierenden Maßnahmen wird die Wohnqualität an Hauptverkehrsstraßen gefördert.“

ENTWICKLUNG

- | 2014 Verkehrsuntersuchung Innenstadttring
- | Der Lärmaktionsplan ist derzeit noch im Verfahren.

Quelle | Lärmaktionsplan im Entwurf

Lärmpegelplan



VERKEHRSABLÄUFE HARMONISIEREN VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN INNENSTADTRING

VON ARNO BERNT

Die Innenstadt wird über den Innenstadttring erschlossen. Hier besteht ein Defizit: Es fehlt an einer klaren Hierarchie des äußeren Innenstadttrings und der inneren Straßen.

Ziel ist ein klares, leicht erfassbares Verkehrsführungssystem, das die Orientierung erleichtert und die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Parkmöglichkeiten gewährleistet. Dazu gehören neben der klaren Ausschilderung auch gestalterische Elemente, die die Hierarchie des Straßennetzes deutlich sichtbar machen.

Wie kann die Verkehrsplanung den unterschiedlichen Interessen von Fußgängern, Menschen mit Behinderung, Radfahrern und Autofahrern im Stadtverkehr gerecht werden?

Unser Konzept sieht folgende Lösungen vor:

- Führung zu den Parkplätzen über Innenstadttring
- Herausnahme des Kfz-Fernverkehrs durch B3-Verlegung
- Attraktive Wege und Verweilzonen
- Radfahrer-Achse zwischen Friedrichsplatz und Bahnhof

ENTWICKLUNG

- | 1996 erster ökologischer VEP
- | 2001 erste Fortschreibung
- | 2014 zweite Fortschreibung VEP
- | 2014 Verkehrsuntersuchung Innenstadttring

Quelle | Verkehrsuntersuchung Innenstadttring

Foto | Andreas Melzer



ZEOWEILFREI UNTERWEGS E-CARSHARING IN DER REGION BRUCHSAL

VON STEFAN HUBER



Die Wirtschaftsregion Bruchsal ist auf dem Weg zur landesweiten Modellregion für E-Carsharing. Das Projekt 'zeozweifrei unterwegs' greift grundlegende Herausforderungen der Kommunen in Zeiten des Klimawandels auf. Umweltfreundliche Verkehrsmittel bilden das Rückgrat von Regionen, Städten und Gemeinden. Das Mobilitätsverhalten unterliegt einem steten Wandel. Neue Megatrends wie die „Ökonomie des Teilens“ und die politische Zielsetzung, alternative Antriebskonzepte voranzubringen, müssen in unserer Stadt berücksichtigt werden.

Wie kann ich mich in der Stadt und in der Region emissionsfrei fortbewegen?

Das Projekt 'zeozweifrei unterwegs' macht die Elektromobilität für jedermann erfahrbar und erlebbar. Bürger, Vereine und Firmen erhalten einen attraktiven und niederschweligen Einstieg in die Elektromobilität. Der relativ hohe Fahrzeugpreis zuzüglich Ladeinfrastruktur stellt derzeit noch das größte Hindernis dar beim Kauf eines Elektrofahrzeugs. Die EFRE-Förderung räumt diese Hürde in der Projektregion beiseite. Wer künftig ein Elektroauto ausprobieren möchte, muss sich nicht gleich selbst eines anschaffen: Alle 41 Elektroautos werden konsequent über den Carsharing-Pool öffentlich und günstig verfügbar sein.

Das im Förderprogramm 'Klimaschutz mit System' des Landes Baden-Württemberg prämierte Konzept sieht die flächendeckende Einführung von Elektromobilitätsangeboten in Kombination mit Carsharing vor. Insgesamt sollen bis zu 41 solcher E-Carsharing-Stationen in der Wirtschaftsregion Bruchsal realisiert werden. Projektträger ist die Regionale Wirtschaftsförderung Bruchsal GmbH (WFG), wichtige Umsetzungspartner sind die Umwelt- und Energieagentur Kreis Karlsruhe sowie die Energie- und Wasserversorgung Bruchsal. Die Stadtverwaltung Bruchsal legt die Standorte der E-Carsharing-Stationen fest, die innerhalb der Gesamtkommune eingerichtet werden.

Die E-Carsharing-Stationen bestehen jeweils aus zwei Parkplätzen mit Lademöglichkeit an einer Doppelladesäule. Einer der beiden Parkplätze ist öffentlich zugänglich für Elektrofahrzeuge aller Art, der andere Parkplatz ist für ein dort stationiertes Elektrofahrzeug reserviert, das im Rahmen eines Carsharing-Systems öffentlich nutzbar ist.

Dieses Grundprinzip wurde im Rahmen eines Pilotvorhabens in den Gemeinden Sulzfeld und Zaisenhausen erfolgreich getestet. Dank der EFRE-Förderung kann es nun auf die restlichen WFG-Gemeinden übertragen werden. So entsteht in Baden-Württemberg erstmals ein lückenloses Netz an E-Carsharing-Angeboten innerhalb eines gesamten Mittelbereichs.

Die Projektpartner haben sich zum Ziel gesetzt, innerhalb der dreijährigen Projektlaufzeit 41 Carsharing-Stationen neu einzurichten. Die Anzahl der Carsharing-Stationen wird sich dadurch von derzeit 6 auf 47, die der Carsharing-Fahrzeuge von 10 auf 51 und die der öffentlich zugänglichen Ladesäulen von 8 auf künftig 49 erhöhen.

Im Stadt-Leitbild 2020 steht: „Ein umwelt- und stadtverträglicher Verkehr wird gefördert.“



Foto | Stadt Bruchsal



Grün-weiße Flotte mit Ladesäule. Die ersten Elektroautos der Initiative Elektromobilität der Wirtschaftsregion Bruchsal sind auf der Straße und können im Rahmen von Carsharing von jedermann genutzt werden.

Foto | Stadt Bruchsal



MOBILITÄT

24

BRUCHSALMORGEN | *Wie soll sich unsere Stadt entwickeln?*

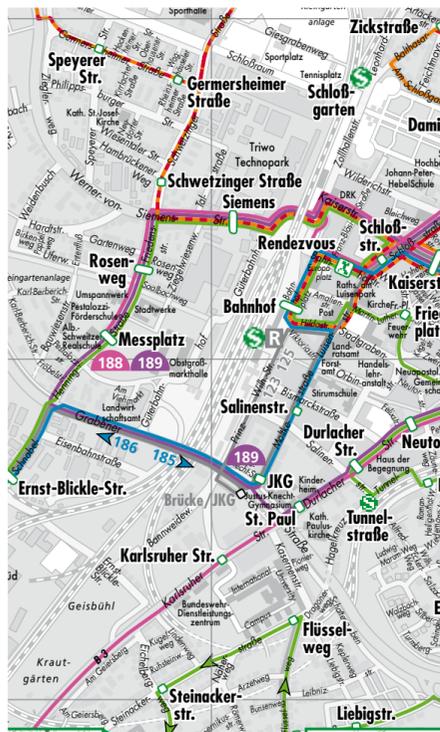


Foto | 1-9 Andreas Melzer | 2 und 6 Stadt Bruchsal | 8 ZeoZweiFrei unterwegs

BRUCHSALMORGEN

WIE SOLL SICH UNSERE STADT ENTWICKELN?

STADTGESPRÄCH + HEIMATABENDE + AUSSTELLUNG IM CAFÉ HIMMLISCH
VON 1. MAI BIS 1. DEZEMBER 2015

Liebe Leserin, lieber Leser,
wenn Sie diese Zeitung in Händen halten, befinden Sie sich bereits in der Ausstellung zur Stadtentwicklung. Die Ausstellung ist Zeitung und Stadtgespräch in Einem. Deshalb kann sie in allen Stadtteilen gleichzeitig stattfinden: in Bruchsal-Kernstadt im Café Himmlisch, in weiteren Cafés, in den Rathäusern und den Verwaltungsstellen, in Büchenau, in Untergrombach, in Obergrombach, in Helmsheim und in Heildesheim.

IMPRESSUM | © STADT BRUCHSAL 2015 | KONTAKT stadtplanungsamt@bruchsal.de | www.bruchsal.de/bruchsal-morgen
BRUCHSALMORGEN | Wie soll sich unsere Stadt entwickeln? | Pläne und Konzepte zur Stadtentwicklung
Herausgeberin, V.i.S.d.P.: Cornelia Petzold-Schick, Oberbürgermeisterin Stadt Bruchsal, Kaiserstraße 66, 76646 Bruchsal
Chefredaktion | Dr. Hartmut Ayrlé (verantwortlich), Dieter Gohl, Charlotte Klingmüller | Stadtplanungsamt Bruchsal
Redaktion | Tom Garrecht, Dr. Julius Lengert
Ausstellung | Konzept und Architektur | Cordula Yim, Innenarchitektur, Bruchsal
| Konzept und Text | Dr. Julius Lengert, Denkbureau, München
| Konzept und Gestaltung | Tom Garrecht, Design, München

Diese Dokumentation der Ausstellung BRUCHSAL MORGEN begleitet den Bürgerdialog 2015 zum Gesamtstädtischen Entwicklungskonzept (GEK) der Stadt Bruchsal. Text und Bild wurden nach bestem Wissen kurzgefasst dargestellt. Rechtsverbindlich sind nur die entsprechenden amtlichen Dokumente. Eine Haftung wird hiermit ausgeschlossen.

Die Bücher wurden gebunden und die Ausstellungs Möbel wurden gefertigt in der JVA Bruchsal. Die Zeitungsstände wurden in den Werkstätten der Lebenshilfe für Menschen mit Behinderungen Bezirk Bruchsal-Bretten e.V. gefertigt.
Im Café Himmlisch sorgen als Gastgeberinnen Kristin Brandenburger und Christian Hochhaus für die Bewirtung.